



Vigésima Tercera Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA/ESC/23)
Miami, Estados Unidos, 19 al 20 de marzo de 2015

**Cuestión 10 del
Orden del Día: Otros Asuntos**

LA NECESIDAD DE UN GRUPO REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN — PANAMERICANO (RASG-PA) UNIDO COMO EL MODELO PARA OTROS RASG

(Presentada por Costa Rica, Estados Unidos, ACI, ALTA, Airbus, Boeing, CANSO, IATA e IFALPA)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota presenta cómo los éxitos del RASG-PA sirven como modelo para otros RASG y debe continuar su papel como líder mundial en la política regional de seguridad, la colaboración industrial y gubernamental y el análisis e intercambio de información de seguridad operacional transparente.

Acción:	Se invita al ESC a tomar nota de las asuntos planteados en este documento y con el RASG-PA acordar apoyar y reforzar el marco fundamental del RASG-PA, aceptar y promover el papel de RASG-PA como el líder mundial de los RASG y seguir trabajando en colaboración con todas las partes interesadas a evolucionar estratégicamente RASG-PA para hacer frente a los problemas de seguridad operacional emergentes.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Resolución de la Asamblea A36-7• Resolución de la Asamblea A38-5• Decisión 190/4 (2010) del Consejo de• Manual de Procedimientos RASG-PA

1. Introducción

1.1 En respuesta a la Resolución de la Asamblea A36-7 – Planificación Global para la Seguridad y Eficiencia (2007), los Estados miembros de las Oficinas Regionales OACI para Sudamérica (SAM) y América del Norte, Centroamérica, el Caribe (NACC) formaron el primer Grupo Regional de Seguridad de la Aviación en 2008. Durante la formación del RASG-PA, los Estados miembros tomaron un paso sin precedentes para incluir voluntariamente a la industria, no sólo como observadores, sino como socios.

1.2 El liderazgo y la iniciativa adoptada por los Estados miembros del RASG-PA para desarrollar de manera proactiva e implementar un modelo tan exitoso eventualmente conducen al Consejo de la OACI dirigiendo el uso de los RASG en todo el mundo. El éxito del RASG-PA ha contribuido directamente a la formación del Plan de Seguridad de la Aviación Mundial (GASP) que promueve un enfoque global de la coordinación de los esfuerzos de los Estados, la industria y las organizaciones internacionales en la búsqueda de un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil.

1.3 Aunque siempre hay margen de mejora y una mayor planificación estratégica, el RASG-PA debería seguir funcionando como un grupo pan-regional, incluidos los Estados y la industria de la NAM, CAR y SAM bajo una sola estructura unificada.

2. RASG Historia y Desarrollo

2.1 Antes del establecimiento del RASG, los mecanismos regionales; tales como desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO); constado para hacer frente a las necesidades de seguridad específicas de las regiones. A medida que estos grupos maduraron se volvieron más alineados con los límites subregionales y en algunos casos pudo haber oscurecido el papel de las Oficinas Regionales de la OACI.

2.2 Se determinó por el Consejo de la OACI que estos grupos no eran suficientes para hacer frente a los problemas de seguridad y armonización operacional de vuelo regional. Como tal, el Consejo propuso que una nueva estructura regional sería necesaria para monitorear el progreso, coordinar las acciones entre los Estados y hacer recomendaciones a la OACI para facilitar la aplicación del Plan de Seguridad de la Aviación Mundial (GASP). Como se dijo, los COSCAP y RSOO se organizan sobre una base subregional. Teniendo en cuenta que los mecanismos de COSCAP / RSOO no cubrían todos los Estados de la región. En 2010, el Consejo de la OACI acordó formalizar los RASG como órganos del Consejo (C-DEC 190/4) con la misión de mejorar la seguridad de la aviación civil y la eficiencia a través de la coordinación y la colaboración de todos los interesados en la aviación bajo el liderazgo de la OACI y para eliminar la duplicación de actividades. El reconocimiento de los RASG por el Consejo llevó a la creación de un canal de notificación formal que permitió que la OACI vigilara la aplicación en todo el mundo del GASP.

2.3 El GASP se basa en el principio de asociación y, como tal, es esencial que todas las partes interesadas participen en la elaboración y ejecución de cualquier actividad encaminada a mejorar la seguridad en virtud de las áreas de enfoque. Junto con la OACI, las partes interesadas en el sector de la aviación civil de los Estados, las líneas aéreas / explotadores, los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea, las aeronaves y los fabricantes de equipos, mantenimiento y reparación de las organizaciones, organizaciones regionales, organizaciones internacionales, organizaciones de formación y otros representantes de la industria. El compromiso de todos los actores es fundamental para el éxito en la mejora de la seguridad.

2.4 RASG fueron desarrollados como los grupos regionales, para ayudar a complementar el trabajo de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). Estos grupos como foro de cooperación, integrando esfuerzos mundiales, regionales, subregionales, nacionales y de la industria para mejorar la seguridad de la aviación en todo el mundo.

3. El éxito del RASG-PA

3.1 Las Regiones de América del Norte (NAM), Caribe (CAR) y sudamericana (SAM) se caracteriza por fuertes flujos de tráfico de Norte-Sur que reflejan las relaciones económicas, culturales y lingüísticas significativas de este hemisferio. Todos los en estas regiones han reconocido el carácter indispensable de la cooperación entre la oficina regional de la OACI en la Ciudad de Mexico, en representación de la Región NAM / CAR, y la oficina regional de la OACI en Lima, en representación de la región SAM.

3.2 La región panamericana estableció RASG-PA dos años antes del reconocimiento formal por el Consejo, la estructura interna y el marco ha dado lugar a una serie de iniciativas de seguridad críticos que confían fundamentalmente en un fuerte sentido de la confianza entre las partes interesadas y buen reconocimiento de la necesidad para la protección la información de seguridad.

3.3 Esta confianza entre los participantes de la Reunión de RASG-PA, a fortalecido por años estrecha colaboración, permitió que el de Equipo de Seguridad de Aviacion (CAST) de EE.UU. firmará un acuerdo de intercambio de datos de vanguardia con el RASG-PA. Este y otros acuerdos similares son fundamentales para el trabajo en curso para mejoras de seguridad desarrollados en la región. La eficacia continuada de este acuerdo se basa en la continuación de la confianza entre los participantes del CAST y de un RASG-PA unificado. Cualquier cambio estructural significativo para el RASG-PA puede terminar estos acuerdos y requerir un periodo de construcción de las nuevas estructuras seguida por la re-negociación de ese acuerdo de confianza.

3.4 Por otra parte, cualquier propuesta de modificación de la estructura del RASG-PA en una manera que afecten a sus características panregionales sentaría un precedente para la modificación de la estructura de otros organismos regionales transversales de gran éxito como el GREPECAS y CARSAMPAF antes mencionado.

3.5 Estos acontecimientos darían lugar a ineficiencias inaceptables, los aumentos de costos y la duplicación de esfuerzos, lo que, en última instancia, tendría un efecto negativo sobre las iniciativas de seguridad en curso y la aplicación de la ASBU en toda la región. Esto también requeriría que el nuevo cálculo y la determinación de los indicadores y metas de las declaraciones de Bogotá y Puerto España, que fueron aprobadas por los Directores Generales de los Estados Contratantes de las regiones SAM y NACC.

3.6 RASG-PA ha atraído a una amplia gama de partes interesadas de la industria y del Gobierno, que han sido capaces de aportar recursos sustanciales a los programas de RASG-PA e iniciativas que tienen un impacto directo en la mejora de la seguridad. No es probable que estos interesados tendrían la capacidad o el deseo de apoyar a dos RASG en región. La duplicación de esfuerzos y el aumento de las limitaciones de recursos seguramente tendrá un impacto negativo sobre la seguridad de la aviación regional.

4. Conclusión

4.1 RASG-PA ha servido como modelo global para los RASG tanto en su estructura cooperativa en toda la industria, Gobiernos y Regiones de la OACI; y en sus éxitos sin precedentes en elevar los niveles de seguridad en toda la región.

4.2 Los éxitos del RASG-PA se basan fundamentalmente en la confianza entre los competidores de la industria, entre el gobierno y la industria, y entre los gobiernos y la industria en toda la región panamericana. Esa confianza tomo años para lograr y culmino en un acuerdo de intercambio de información fundamental que estaría en peligro si es modificada la estructura del RASG-PA de manera que todos los participantes no encuentran aceptable.

4.3 Cualquier cambio importante en la naturaleza interregional del RASG-PA se traduciría en un aumento de costos inaceptables, ineficiencias y duplicación de esfuerzos. También podría resultar en un efecto perjudicial sobre otros grupos interregionales, como GREPECAS y CARSAMPAF.

5. Acción Sugerida

5.1 Se invita a la ESC para tomar nota de las cuestiones planteadas en este documento y con RASG-PA de acuerdo a:

- a) Apoyar y reforzar el marco inter-regional RASG-PA como existe hoy;
- b) Promover y mejorar el funcionamiento del RASG-PA que respete el carácter transregional esencial del RASG-PA; y
- c) Participar en colaboración con todas las partes interesadas a evolucionar estratégicamente el RASG-PA para hacer frente a los problemas de seguridad emergentes.